
Le détail : émergence de l'histoire dans la chronique du présent

Jean ROLIN, Terminal Frigo (2005)

Franck Laurent



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/elh/918>

DOI : 10.4000/elh.918

ISSN : 2492-7457

Éditeur

CNRS Éditions

Édition imprimée

Date de publication : 16 octobre 2009

Pagination : 127-132

ISBN : 978-2-35698-014-4

ISSN : 1967-7499

Référence électronique

Franck Laurent, « Le détail : émergence de l'histoire dans la chronique du présent », *Écrire l'histoire* [En ligne], 4 | 2009, mis en ligne le 16 octobre 2012, consulté le 23 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/elh/918> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/elh.918>

Ce document a été généré automatiquement le 23 septembre 2020.

Tous droits réservés

Le détail : émergence de l'histoire dans la chronique du présent

Jean ROLIN, *Terminal Frigo* (2005)

Franck Laurent

RÉFÉRENCE

Jean ROLIN, *Terminal Frigo*, Paris, POL, 2005, 250 p.

NOTE DE L'AUTEUR

Les citations renvoient à l'édition de 2007 dans la collection « Folio » de Gallimard.

- 1 *Terminal Frigo* se présente comme une série de chroniques sur les principaux ports de France, autour de l'année 2003. *Terminal Frigo* se présente comme un récit de journaliste. L'actualité, au sens le plus trivial du mot, y joue un grand rôle : l'effondrement de la passerelle qui fit des dizaines de victimes sur le chantier du *Queen Mary II* à Saint-Nazaire, l'errance des sans-papiers dans les rues de Calais et autour de Sangatte, voire telle considération sur le trafic porte-conteneurs au Havre ou à Dunkerque, tout cela peut réveiller des souvenirs récents de téléspectateur. La présence sur les lieux du personnage-narrateur est toujours motivée par son activité de reporter. En bon professionnel, à l'ancienne, il tente de s'immerger dans l'espace élu par le fait divers, furète, regarde, écoute, rencontre, croise les informations. Du bon boulot. La dimension descriptive, la capacité à rendre des atmosphères, comme on dit, peut également relever de cette qualité professionnelle. Le narrateur le sait bien. Dans un bar de Saint-Nazaire, alors qu'on vient d'apprendre la catastrophe de la passerelle du *Queen*, il observe, un peu goguenard :

Dans un coin de la salle, un journaliste de TV Breizh, remarquable surtout par ses dreadlocks, allume une cigarette et branche son ordinateur avant d'attaquer son papier. Compte tenu des informations dont il doit disposer à cet instant, on lui

souhaite qu'il s'agisse d'un « papier d'ambiance », toujours plus facile à rédiger qu'une analyse sérieuse reposant sur des faits avérés. La patronne astique le comptoir – un détail qui n'est pas sans valeur dans un papier d'ambiance. (p. 117-118)

- 2 Ce paradigme du journaliste (dont on remarque qu'il pourrait aisément s'appliquer à l'historien) n'est pourtant guère efficace pour lire *Terminal Frigo*. Les détails, descriptifs et narratifs, qui saturent le récit ne le font pas dériver vers le « papier d'ambiance », faute de s'inscrire dans un ensemble suffisamment pré-codé, cohérent et reconnaissable. L'effort pour établir les faits, régulièrement et précisément relaté (enquête sur les lieux, confrontation des témoignages, recours aux archives, elles-mêmes croisées), ne débouche pas sur une écriture analytique, toujours seulement rencontrée, jamais ordonnée et généralisée. L'éclatement narratif en est le principal responsable. Unifié seulement par les tribulations d'un personnage-narrateur qui séjourne à plusieurs reprises dans différents ports et revient sans cesse sur ses pas, le récit lui-même est coupé et monté sans respecter l'ordre chronologique, sans établir de trajet linéaire, revenant à Saint-Nazaire ou débarquant à Sète avant d'en avoir fini avec Le Havre, Calais ou Dunkerque (se réservant d'y revenir à l'improviste). Il découpe ainsi, fragmente, les quelques histoires qui émergent du fouillis des anecdotes, les quelques personnages dont la silhouette s'épaissit, les quelques lieux qui font monument (le chantier du *Queen Mary II* et ses sous-traitants indiens, le Bureau central de la main-d'œuvre de Dunkerque (plus souvent nommé BCMO) et les rivalités entre syndicats de dockers, le labyrinthe des quais et des rues de Calais où errent et s'organisent à la petite semaine les clandestins qui rêvent d'Angleterre, le quartier des Neiges au Havre et quelques-uns de ses habitants...). En somme, tout devient détail, sous toutes ses formes : fragment étroit découpé à l'aveugle dans une réalité plus large, indice ou trace d'une réalité absente ou invisible, métaphore faisant signe, plus ou moins arbitrairement, pour une réalité autre. Non pas insignifiants, ces détails, bien au contraire, tous porteurs d'une multitude de significations partant dans tous les sens, inaptés à la saisie réticulaire, centrée, orientée et hiérarchisée, productrice de Sens.
- 3 *Terminal Frigo* pourrait alors se lire comme une fable du « présentisme », de l'hyper-actualité, du gavage médiatique d'un contemporain qui rêve d'immédiateté, de temps réel, de transparence, et ne récolte qu'une myriade d'informations, de faits, de noms, de lieux, de dates, de gestes et de visages entrevus qui s'annulent mutuellement, et s'effacent. Mais ce n'est pas si simple, car le narrateur, loin de se plier aux impératifs de vitesse que semblerait exiger de lui son statut de producteur d'actualité, semble plutôt sensible aux vertus de la lenteur. Sous deux formes complémentaires mais rarement réunies : celle, disponible et volontiers rêveuse, du flâneur, et puis celle, obsessionnelle et têtue, du chercheur. Or cette double disposition est mise au service de l'histoire, de la capacité à révéler l'histoire, l'étrange profondeur des temps qui gît au cœur du présent, dans ses creux et ses plis, et dont le plus souvent n'émerge qu'un détail. C'est vrai surtout des lieux, de ces espaces portuaires dont la description chaotique cristallise de loin en loin sur un détail qui fait trace : telle chaussée pavée qui fut une digue, tel clocher inaccessible, totalement cerné par les bassins et les entrepôts, mais que les autorités n'ont pas eu le cœur de détruire à mesure qu'avancait le port, voire tout un quartier soumis à un sort presque comparable... Réalités ponctuelles qui font histoire, à partir desquelles on peut inférer (ou vérifier) la loi de formation des espaces portuaires :

Tous les ports, inévitablement, se développent ainsi, en déplaçant et en remodelant la ligne du rivage au fur et à mesure de leur croissance, en absorbant des pans entiers de marécages, de prairies, de plages ou de vasières, et parfois des morceaux de villes, en asséchant et en creusant, en faisant disparaître des paysages pour en créer d'autres. Mais il est assez rare que subsistent des vestiges identifiables de ce qu'ils ont au passage détruit ou recouvert, comme la digue pavée de La Pallice, ou comme ce clocher que l'on voit à Anvers se dresser au milieu du terre-plein à conteneurs de Churchilldok. (p. 161)

- 4 Un de ces moments, rares, où le récit, après avoir erré dans la multitude des détails, met de l'ordre, et accède à une généralité surplombante.
- 5 Le détail des lieux peut aussi faire série, sans pour autant faire loi. Il configure et mobilise alors une mémoire historique plus directement lisible, apparemment moins complexe, mais peut-être plus obsédante. Ainsi des ruines, résistantes, du mur de l'Atlantique. Elles n'apparaissent pas vraiment comme telles, mais comme des éléments du paysage, qui souvent s'imposent au regard, et sont l'occasion aisée d'un micro-récit historique. Mais ces détails de béton et de fer insistent. Très logiquement : aucun point du littoral français, surtout à proximité des ports, de Dunkerque à Hendaye, n'est dépourvu de ces pesants et banals souvenirs. Très illogiquement aussi, tant l'attention descriptive se fait systématique à leur égard, tout au long du récit, et tant elle diffuse, au-delà d'elle-même, jusqu'à voir un peu partout des bunkers, et jusqu'à rêver les bombes, passées ou à venir. Observant aux jumelles le port de Dunkerque, le narrateur y voit d'abord un ensemble de cibles stratégiques, proies faciles des bombes *high tech* du présent, avant d'élire le BCMO, ce haut lieu des dockers dunkerquois, cet austère et étrange bloc de béton dressé en 1971 en l'honneur d'une loi de 1947, aujourd'hui en déshérence, promis à la démolition ou au reclassement muséal, occupé aléatoirement par des squatteurs :

Même une bonne vieille bombe à gravitation, cette dernière pas intelligente pour deux sous, aurait aimé se voir désigner une telle cible. (Et je pensais alors à cette ogive parfaite d'acier spécial, pas plus déformée que rouillée, lourde peut-être d'une centaine de kilos, probable résidu d'une bombe américaine de type *Tall boy* dont le reste aura été dispersé par l'explosion, qui traîne aujourd'hui sur un amoncellement de merde de pigeons dans un recoin obscur de la base sous-marine de La Pallice, après en avoir vraisemblablement percé le toit dans les derniers mois de la Seconde Guerre mondiale.) (p. 80-81)

- 6 Le BCMO sera le lieu, le symbole et l'occasion de la plus longue histoire du récit, à bien des égards la plus importante, qui peut-être engage le plus nettement *Terminal Frigo* sur la voie du genre historique : sorte de micro-histoire retraçant les destins de la classe ouvrière. Mais pour l'une de ses toutes premières apparitions, et en dépit de toute logique positive, il faut évoquer la Guerre. Pas la guerre sociale, la Guerre tout court, celle qui se donne les moyens, à qui l'on a donné les moyens, d'inscrire l'Histoire, à vif et durablement, dans la chair des êtres et des lieux. Comme si, en dernière instance, il n'y avait vraiment d'Histoire, de mémoire et d'imaginaires historiques, que de la Guerre.
- 7 Remise en selle des Grands Objets, ceux qui au moins savent faire date, et sens, et valeur ? qui sauvent l'historien de l'enfer du détail ? Pas vraiment. L'onde rêveuse qui broie sous les bombes le port de Dunkerque n'a ni date, ni sens, ni valeur. Et quand la Seconde Guerre mondiale donne l'occasion d'une étude historique, le détail n'en meurt pas et surnage, plutôt triomphant. Une *forme* du chantier naval de Saint-Nazaire donne lieu (un peu sur le mode narrativo-historique du BCMO de Dunkerque) à l'une des plus

longues histoires du récit : celle du *Jean-Bart*, ce cuirassé en construction qui dut, inachevé, quitter en catastrophe son giron industriel quelques heures avant l'arrivée des Allemands, en juin 1940. Le narrateur quitte alors ses oripeaux d'écrivain-journaliste et joue sérieusement à l'historien : recherche des sources écrites (rapports militaires, articles de presse), critique, interne et externe, desdites sources (lectures croisées, mention, description et interprétation des annotations manuscrites allographes), convocation de documents visuels (les tableaux d'un « peintre de marine », ancien officier du *Jean-Bart*), recherche et confrontation des témoins encore en vie... Mais cet acharnement ne fait que creuser l'incertitude : au moment suprême du drame (l'attaque aérienne de la Luftwaffe, juste avant que la carcasse cuirassée n'atteigne la haute mer), lequel des deux remorqueurs, lequel des deux capitaines a lâché l'amarre, perdu pied, en somme, trahi ? et lequel est resté ferme au poste, bravant les bombes et l'adversité, postulant à la gloire ou seulement au travail bien fait ? L'enquête historique n'affirme que des certitudes contradictoires – au plus près, dans ses modes d'action comme dans ses résultats, de l'enquête journalistique, et guère plus apte qu'elle à révéler autre chose que le fouillis du présent, peut-être au fond ni plus ni moins incertain d'être conjugué au passé. Et puis, cette enquête, travaillant obstinément à ordonner des détails plus souvent contradictoires que concordants, ne porte au fond que sur un détail, sinon insignifiant, du moins inopérant, de l'Histoire. Tant d'efforts pour si peu ? Le récit tente un instant de rémunérer ses peines :

Le lendemain, le cuirassé aux superstructures écarlates fait une entrée triomphale à Portsmouth. Onze mois plus tard, il prendra une part décisive à la poursuite et à la destruction du *Bismarck*, le navire amiral de la flotte allemande. (p. 36)

- 8 Mais ce présent assertif et quasi triomphant cache, mal et provisoirement, un irréel du passé. « Dans la version que l'Histoire a validée » (p. 37), le *Jean-Bart*, loin d'avoir pris une part décisive à la bataille de l'Atlantique, fut repeint de la couleur jaunâtre d'un entrepôt de Casablanca et reçut sous cette livrée, en novembre 1942, sa ration de bombes anglo-américaines. À l'occasion, un oncle maternel du narrateur, avant de mourir en Indochine, s'était conduit héroïquement, en sauvant son capitaine. « Fait d'armes » attesté par un rapport militaire, et gommé par un autre. Bref, que faire des sources ? que sont nos aventures ? où l'héroïsme et où la trahison ? nos batailles épiques sont-elles condamnées à être versées du mauvais côté du tri sélectif des détails de l'Histoire ? Plus loin, le récit du mouvement syndical des dockers de Dunkerque soulèvera des questions similaires.

- 9 Pour autant, le scepticisme de *Terminal Frigo* n'est pas celui de la mélancolie. Au contraire, il y a bien de l'euphorie dans cette attention aux détails, dont l'extension et la profondeur, y compris historiques, peut-être ne pouvaient se révéler que hors des Grands Récits, des Grands Classements, des Grandes Impositions de Sens. D'ailleurs, ils ne sont pas laissés à leur pur mouvement erratique, pas seulement voués à leur présent, à leur passé, d'insignifiance relative, ces détails vaguement ramassés sur les quais. Sans discours clairement articulé, le récit les oriente, sinon les ordonne. Ils constituent l'espace même d'une certaine mondialisation contemporaine. Ces zones portuaires, dédaliques, peu compréhensibles à l'œil nu, hérissées de barrières, de grilles, de fosses, d'interdits, où tout itinéraire tourne à l'errance obstinée, sont l'espace « poétique » (poétiquement adéquat, poétiquement signifiant) de ces vies itinérantes dont les destins butent à chaque pas sur les arêtes de la loi, les chevaux de frise du besoin, les chicanes du hasard, les pauvres inventions de la ruse. Saine rectification de l'imaginaire : un port aujourd'hui n'a rien à voir avec la ligne infinie du rivage ouverte

à l'espace infini des marées – comme aujourd'hui le migrant n'a rien d'une plume au vent offerte aux grés des fantaisies. Sur l'axe temporel, la plupart des détails qui font la matière de *Terminal Frigo* viennent se prendre dans le réseau lâche d'une triple scansion, qui finit par faire, presque, mélodie. L'actuel d'un cosmopolitisme de matelots, d'ouvriers et de techniciens expatriés, de clandestins qu'il faudra bien se résoudre à nommer peuple un jour ; le présent profond et passé d'une identité ouvrière des soi-disant Trente Glorieuses, dont la fierté compliquée dépérit et survit ; enfin, toujours, le passé tantôt proche et tantôt lointain de la Seconde Guerre mondiale, comme en butée. Les deux dernières mesures de la phrase, au moins, se trouvent souvent articulées, ou superposées. Parfois selon des modes d'évidence historique officielle et d'autant plus fragiles : dans le quartier des Neiges, au Havre, « la plupart des rues portent des noms de résistants inconnus du grand public, et d'autres héros locaux de la classe ouvrière » (p. 171). Parfois, et sans qu'il y ait forcément contradiction, émergent des modes officieux et inattendus, peut-être plus vivaces : aux abords de ce quartier des Neiges, les trous d'affût où l'on guette le canard, menacés par les directives européennes et par l'avancée du port, ont servi (ici chacun s'en souvient) de caches d'armes aux résistants et d'asiles aux aviateurs britanniques. Décidément, dans le fouillis des détails dont le récit fait sa matière, un sujet est à l'œuvre, qui s'efforce.

- 10 Jean Rolin arpente le terminal frigorifique de l'histoire contemporaine. Il n'y voit pas, exposée, l'épopée sous verre et glacée des Grandes Philosophies de l'Histoire. Il n'y voit pas non plus la fonte des glaces fluente et cascadante du libre jeu démocratique du marché. Il n'y respire pas davantage la puanteur des cadavres inopinément décongelés. Il éprouve, d'abord sous les pas, une banquise explosée, un iceberg, peut-être merveilleux, en petits morceaux. Nappe fragmentée, étale, et malaisée. Faut-il voir un symbole historiographique dans ces deux scènes où le narrateur marche sur un tapis de petits morceaux de ce qui fut, autrefois, une matière miroitante ou translucide mais fabuleusement lisse ? Et dont le mystère actuel réside, autant que dans son évidence matérielle de chaos, dans les obscures raisons qui ont pu justifier cet émiettement total, acharné ? La nappe d'éclats de verre Securit qui jonche les couloirs des voitures SNCF réformées, dans une zone reculée du port de Sète. Ou, lors de cette première visite du BCMO, pas encore détruit mais plus qu'abandonné, cet étonnement :

Ce qui surtout témoignait de l'acharnement des vandales, c'était la céramique résultant du broyage d'un nombre incalculable de chiottes et d'urinoirs, une entreprise à laquelle il était impossible de trouver la moindre explication rationnelle. (p. 77)

Ce qu'on a fait de l'Histoire...

- 11 Quoi qu'il en soit, ne pas oublier qu'un terminal n'est ni un cimetière, ni un musée, ni une voie de garage. C'est un lieu de rupture de charge, un nœud de communication, un sas où tout n'arrive que pour repartir ailleurs, autrement. Sous d'autres modes, sur d'autres voies.

INDEX

oeuvrecitee Terminal Frigo – (Jean Rolin, 2007)

AUTEURS

FRANCK LAURENT

Franck Laurent est professeur de littérature française à l'université du Mans. Ses travaux de recherche portent principalement sur Hugo, Michelet, les représentations de l'Histoire et des espaces politiques, sur les liens entre littérature et colonialisme aux XIX^e et XX^e siècles. Derniers ouvrages parus : *Le Voyage en Algérie. Anthologie de voyageurs français dans l'Algérie coloniale (1830-1930)*, Robert Laffont (Bouquins), 2008 ; et *Victor Hugo : espace et politique (jusqu'à l'exil : 1823-1852)*, Presses universitaires de Rennes (Interférences), 2008.